

Sitzungsvorlage öffentlich
Nr. IWU/2019/007

Abteilung 220 - Städtebau und
Baurecht

Federführung: Sehlke, Joachim
Telefon: 07021 502-402

AZ: 656.221
Datum: 06.11.2019

Umbau Alleenring-Nord
- Vorstellung der Planung
- Freigabe der Ausschreibung

GREMIUM	BERATUNGSZWECK	STATUS	DATUM
Ausschuss für Infrastruktur, Wirtschaft und Umwelt (IWU)	Beschlussfassung	öffentlich	04.12.2019

ANLAGEN

- Anlage 1 - Lageplan (ö)
- Anlage 2 - Leitungsplan (ö)
- Anlage 3 - Regelquerschnitt (ö)
- Anlage 4 - Markierungs- und Beschilderungsplan (ö)
- Anlage 5 - Kostenberechnung (ö)

BEZUG

Beschlussfassung TA-UA ö 13.06.2018

BETEILIGUNGEN UND AUSZÜGE

Beglaubigte Auszüge an: 220, 223
Mitzeichnung von: 210, 230, 240, 340, BM, EBM, REF, STW

Matt-Heidecker
Oberbürgermeisterin

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Die Entwicklung der Stadt Kirchheim unter Teck ist nachhaltig. Eine zeitgemäße Infrastruktur und miteinander in Einklang stehende stadtplanerische Entwicklungen, sind Grundlage hierfür. Zentrale Voraussetzung ist die Gestaltung und Sicherung einer zukunftsfähigen Haushalts- und Finanzwirtschaft. Die sich stets ändernden Rahmenbedingungen werden berücksichtigt.

- Wohnen (Priorität 1)
- Bildung (Priorität 2)
- Wirtschaftsförderung (Priorität 3)
- Mobilität, Transportnetze und Sicherheit (Priorität 4)
- Umwelt- und Naturschutz (Priorität 5)
- Gesellschaftliche Teilhabe und Bürgerschaftliches Engagement (Priorität 6)
- Einwohnerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit (Priorität 7)
- Sport, Gesundheit und Erholung (Priorität 8)
- Moderne Verwaltung und Gremien (Priorität 9)
- Kultur (Priorität 10)
- Tourismus (Priorität 11)

Leistungsziel:

Maßnahme:

EINMALIGE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

- Einmalige finanzielle Auswirkungen
- Keine einmaligen finanziellen Auswirkungen

Auswirkungen der Anträge: 325.000 Euro

Im Ergebnishaushalt

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Kostenstelle	
Sachkonto	

Im Finanzhaushalt

Teilhaushalt	09
Produktgruppe	5410
Investitionsauftrag	710541040043
Sachkonto	78720000

Ergänzende Ausführungen:

Im Haushalt 2018 und 2019 wurden Mittel in Höhe von 250.000 € für die Umsetzung der Baumaßnahme eingestellt und im Haushaltsjahr 2020 weitere 75.000 € eingeplant. Von den berechneten Gesamtkosten in Höhe von 325.000 € sind bisher 38.540 € für Leistungen (u.a. Planungen, Gutachten, Vermessung) abgeflossen, sodass noch Mittel in Höhe von 286.460 € benötigt werden.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN IN DER FOLGE

- Finanzielle Auswirkungen in der Folge
- Keine finanziellen Auswirkungen in der Folge

Ausführungen:

Die Abschreibungen aus den Investitionen für den Umbau müssen über den Ergebnishaushalt erwirtschaftet werden.

ANTRAG

1. Vorstellung der Planung zum Umbau des Abschnitts der nördlichen Alleenstraße.
2. Freigabe der Ausschreibung zum Umbau des Abschnitts der nördlichen Alleenstraße in Abhängigkeit der Genehmigung des Haushaltsplanes 2020/2021 durch das Regierungspräsidium Stuttgart.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Entwurfsplanung des Umbaus des Abschnitts der nördlichen Alleenstraße zwischen dem Gebäude des Teckboten im Westen und der Einmündung der Herdfeldstraße im Osten ist fertiggestellt und dem zuständigen Gremium vorzulegen.

Ziele der Umplanungen sind die Reduktion von Fahrbahnflächen, die Einrichtung von Fußgängerüberwegen anstelle der vorhandenen Lichtsignalanlagen, Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn und Erhöhung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich.

Zu diesem Zweck soll der motorisierte Verkehr auf der südlichen Fahrbahn gebündelt werden. Es sollen Räume (frei von motorisiertem Verkehr) entstehen, die dann einer städtebaulichen Planung unterzogen werden können.

Die Kostenberechnung für den Umbau Alleenring Nord liegt bei ca. 325.000 € brutto incl. der Baunebenkosten.

Es ist geplant die Baumaßnahme (Dauer ca. 10 Wochen) im Zeitraum vom März 2020 bis September 2020 umzusetzen.

ERLÄUTERUNGEN ZUM ANTRAG

1 ALLGEMEINES

Die Stadt Kirchheim unter Teck plant in der nördlichen Alleenstraße auf dem Teilstück vom Teckboten bis zur Herdfeldstraße zur Aufwertung der städtebaulichen Struktur die Umgestaltung der bestehenden Verkehrsflächen. Der bestehende Straßenzug der Alleenstraße ist im Wesentlichen durch eine zweibahnige Verkehrsführung zwischen der Plochinger Straße und der Herdfeldstraße charakterisiert. Hierdurch liegt für die in Insellage vorhandenen Bebauungen (Alleenstraße Nr. 128 [Alter Teckbote] und 130) eine nur bedingt zufriedenstellende Aufenthaltsqualität vor. Das Gesamtkonzept zur Umgestaltung der Verkehrsflächen beinhaltet auch die Einbindung der bestehenden Anschlussstraßen (Plochinger Straße, Marktstraße, Lammstraße).

Ziel der Umgestaltung des bestehenden Straßenzuges ist die Umnutzung der nördlichen Fahrbahn zu einer Fußgängerzone, wodurch die vorgenannten Gebäude in Insellage wieder in einen städtebaulichen Zusammenhang mit der nördlich angrenzenden Bebauung gebracht werden kann. Die Umsetzung dieses Konzeptes setzt voraus, dass künftig der gesamte Verkehr der Alleenstraße (d.h. beide Fahrtrichtungen) südlich der bestehenden Gebäude Nr. 128 und 130 geführt wird. Dies wiederum beinhaltet die Umgestaltung bzw. Anpassung der südlichen Fahrbahnränder auf die künftige Verkehrsführung. Parallel hierzu sind Anpassungen an den bestehenden Straßenquerungen vorgesehen (Ersatz vorhandener Lichtsignalanlagen durch Fußgängerüberwege).

In einem ersten Bauabschnitt soll dazu die bisher geteilte südliche Fahrbahn auf ca. 175 m so aufgeweitet werden, dass dort beide Fahrtrichtungen aufgenommen werden können. Der

verbreiterte Fahrbahnbereich soll im Vollausbau in Asphaltbauweise hergestellt werden. Der dadurch schmaler werdende Gehweg entlang der Fahrbahn wird, wo erforderlich, nur in den Asphaltsschichten erneuert.

Grundsätzlich sind in diesem ersten Bauabschnitt keine Erneuerungen bzw. Neuverlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen geplant.

2 PLANUNGSGRUNDLAGEN

2.1 Planunterlagen

Planungsgrundlagen der Ausarbeitung zur Umgestaltung der Alleenstraße-Nord sind:

- Baugrundgutachten BWU, Stand 08/2019.
- Bestandsvermessung BPR, Stand 10/2018.
- Leitungsbestand der Leitungsträger wurde abgefragt, diverse Übergaben in 01/2019.
- Berücksichtigung der technischen Regeln im Straßen- und Leitungsbau.

2.2 Umfang der Baumaßnahmen

Die Verbreiterung des betreffenden Fahrbahnbereiches beginnt im Westen unmittelbar westlich und gegenüber der Einmündung der Plochinger Straße in die Alleenstraße. Im Osten endet die Fahrbahnverbreiterung unmittelbar nach dem Verschwenk der Alleenstraße östlich gegenüber der Einmündung der Herdfeldstraße. Im Bereich der Fahrbahnverbreiterung ist die Einmündung der Marktstraße. Diese muss in der Höhe den neuen Verhältnissen angepasst werden.

Östlich des Wohngebäudes Alleenstraße 128 soll zudem in einem kleinen Bereich die Deckschicht über die gesamte Fahrbahnbreite saniert werden.

Durch die Veränderungen der Verkehrsbeziehungen entsteht auf der bisherigen Verkehrsfläche für die Fahrtrichtung Westen eine Fußgängerzone. Diese wird mit provisorischen Bodenschwellen vom übrigen Verkehrsbereich für den motorisierten Individualverkehr abgegrenzt.

Für von Westen kommende Radfahrer wird durch eine Asphaltangleichung am Bordstein zur Herdfeldstraße das Linksabbiegen nach Norden erleichtert bzw. die Befahrbarkeit verbessert.

3 STRASSENBAU

3.1 Ausgangssituation

Der im Planungsbereich liegende Abschnitt der Alleenstraße teilt sich in eine Fahrbahn und einen anschließenden Gehweg auf. Die momentane Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Es ist geplant die Geschwindigkeit künftig auf 30 km/h auf diesem Abschnitt zu begrenzen.

Die vorhandene Fahrbahnbreite der Alleenstraße liegt in geraden Abschnitten bei ca. 5,10 m. In verengten Bereichen (z.B. Grüninsel im westlichen Bereich) reduziert sich die Bestandsbreite auf unter 3,50 m. In Kurvenbereichen erweitern sich die Fahrbahnflächen.

Der begleitende getrennte Geh- und Radweg weist eine Breite von ca. 3,50 m auf.

Am Gebäude Alleenstraße 130 befinden sich im Bestand diverse schräg und längs angeordnete Parkplatzflächen.

Die Fahrbahn und der Geh- und Radweg sind in Asphaltbauweise hergestellt. Die Trennung des Geh- und Radwegs von der Fahrbahn erfolgt durch Bordsteine. Die Hinterkante des Geh- und Radweges schließt an parkähnliche Grünflächen (u.a. Privatgrundstück Kirche), private Grundstücke sowie Gebäude an. Der die Fahrbahn begrenzende Randstein ist im Bestand generell in abgesenkter Bauweise hergestellt.

Die Alleenstraße weist insgesamt in West-Ost-Richtung ein sehr schwaches Längsgefälle auf und fällt im Osten sehr stark an. Das Längsgefälle reduziert sich auf bis zu 0,5 % um im östlichen Anschlussbereich auf bis zu ca. 10 % anzusteigen. Die Fahrbahn ist im Bestand in der Geraden einseitig zum südlichen Fahrbahnrand geneigt. In den Kurvenbereichen im Osten ändert sich die Bestandsquerneigung mehrfach. Dort sind die Querneigungen insgesamt sehr inhomogen. Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird an deren Rändern mit Straßenabläufen (Aufsätze Typ II 500 x 500 mm) gefasst und durch Anschlussleitungen der vorhandenen örtlichen Kanalisation (Mischwasserkanal DN 700 bis DN 1.000) zugeführt.

3.2 Geplante Situation

Zur Herstellung einer Verkehrsfläche für die Aufnahme beider Fahrtrichtungen muss die bestehende südliche Fahrbahn entsprechend aufgeweitet werden. Diese Aufweitung erfolgt zu Lasten des derzeitigen Radstreifens auf dem südlichen Geh- und Radweg. Der Radverkehr soll künftig auf der verbreiterten Fahrbahn abgewickelt werden.

Bei der schon beschriebenen Aufweitung der Fahrbahn wird der südliche Fahrbahnrand in voller Länge neu hergestellt.

Die Planung der Straße basiert auf den Grundsätzen einer Sammelstraße gemäß der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), Ausgabe 2006.

Die nördliche Fahrbahn wird zunächst mit provisorischen Fahrbahnschwellen von den Verkehrsbereichen abgetrennt. Dort ist künftig lediglich Anliegerverkehr und Radverkehr zugelassen. Zwischen den aufzubringenden Bodenschwellen ermöglichen entsprechende Lücken das Durchfahren mit Fahrrädern.

Die vorhandenen Stellplätze vor dem Geb. Alleenstraße 130 werden zu Längsparkständen.

3.2.1 Trassierung

Die Verbreiterung der Alleenstraße wird durch die vorhandene Topografie und die bestehende Bebauung bestimmt. Die für angebaute Stadtstraßen zu beachtenden Trassierungswerte gemäß dem gültigen Regelwerk werden in keinem Fall unterschritten.

Die Gradienten des neuen Fahrbahnrandes orientiert sich am Bestand und verläuft leicht über bzw. unter dem vorhandenen Gelände. Die Längsneigung wird durch die bestehende Topografie bestimmt. Der größte Wert der Längsneigung beträgt 9,6 %. Der geringste Wert der Längsneigung beträgt 0,5 %.

3.2.2 Querschnitt

Durch die geplante Aufnahme beider Fahrtrichtungen auf der südlichen Fahrbahn wird der Querschnitt auf eine Regelbreite von 6,50 m erhöht. Der südlich anschließende Gehweg erhält eine Regelbreite von 2,00 m.

Auf einer Regelfahrbahnbreite von 6,50 m ist Begegnungsverkehr Fahrzeugen des ÖPNV möglich. In Kurvenbereichen wird der Querschnitt entsprechend der Fahrgeometrie aufgeweitet.

Die Verbreiterung der Fahrbahn erfolgt unter Aufnahme und Verlängerung der bestehenden Querneigungen in der Fahrbahn. Durch die sich gebenden Höhen müssen in Teilbereichen die Oberflächen des begleitenden Gehweges neu hergestellt und den neuen Höhen entsprechend angepasst werden. Ebenso muss die Einmündung der Marktstraße den neuen Höhen angepasst werden.

Der südliche Gehweg behält seine Querneigung in Richtung der Fahrbahn und wird, wo er neu hergestellt werden muss, im Regelfall in Asphaltbauweise hergestellt. Zudem wird der Gehweg zur Fahrbahn hin durch einen Hochbordstein 15/30 aus Granit mit 12 cm Anschlaghöhe abgegrenzt. In Zu- und Ausfahrtsbereichen bzw. Fußgängerüberwegen erfolgt eine Absenkung auf eine Anschlaghöhe von 3 cm, ebenso dort wo es höhentechisch zweckmäßig ist.

In abflussschwachen Bereichen mit einer Längsneigung von 0,5 % wird zur Verbesserung des Wasserabflusses am Bordstein ein Pflaster-Einzeiler als Bordrinne eingebaut.

Die Hinterkante des Gehweges wird nicht verändert.

3.2.3 Oberbau

Der Straßenoberbau der Alleenstraße erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Kirchheim unter Teck für eine Belastungsklasse Bk 3,2 gemäß RStO 12 Tafel 1 Zeile 1:

- Asphaltdeckschicht AC 11 DS	4,0 cm
- Asphaltbinderschicht AC 16 BS	6,0 cm
- Asphalttragschicht AC 32 TS	12,0 cm
- <u>Frostschutzschicht 0/45</u>	<u>33,0 cm</u>
- Gesamter Oberbau	55,0 cm

Die Gehwege erhalten in der Regel folgenden Straßenoberbau gemäß RStO12 Tafel 6 Zeile 2:

- Asphaltdeckschicht AC 5 DL	3,0 cm
- Asphalttragschicht AC 22 TL	8,0 cm
- Schottertragschicht 0/45	15,0 cm
- <u>Frostschutzschicht 0/45</u>	<u>14,0 cm</u>
- Gesamter Oberbau	40,0 cm

Zwischen der Zufahrt zur Martinskirche und der Zufahrt Parkplatz Marktstraße 2 bleibt der gepflasterte Gehweg erhalten. Dort wird lediglich das Pflaster an den neuen Randsteinverlauf angepasst.

In den Bereichen mit Bestandsbäumen am Gehweg ist damit zu rechnen, dass die Wurzeln schon erheblich in die Verkehrsflächen hineinragen. In diesen Wurzelbereichen sind die Bautätigkeiten mit großer Vorsicht auszuführen.

Im Gehweg sollen nur nach Bedarf die ungebundenen Schichten erneuert werden. Dies soll die im Boden vorhandenen Wurzeln der Bäume weitestgehend schonen, sowie den im Gehwegbereich befindlichen Leitungsbestand möglichst wenig tangieren.

3.2.4 Kreuzungen/Einmündungen

Durch die Veränderung der Verkehrsführung muss der Einmündungsbereich der Plochinger Straße angepasst werden. Die neue Eckausrundung wird zunächst mit provisorischen Leitelementen hergestellt. Die Verbreiterung der Alleenstraße erfordert in Teilen eine Anpassung der Höhenverhältnisse im begleitenden Gehweg.

Im besonders anspruchsvollen Bereich der Einmündung Markstraße müssen im Zuge der weiteren Planungen die Höhen genau überprüft werden. Hier ist mit flächenmäßig größeren Anpassungen zu rechnen, bis hinein in die bestehende Pflasterfläche. Der bestehende gepflasterte stilisierte Torbogen entfällt an dieser Stelle.

Im Bereich der Herdfeldstraße soll es den Radfahrern künftig besser möglich sein, von Westen kommend nach links in die Herdfeldstraße abzubiegen. Dazu wird der Deckbelag entlang des Randsteins erneuert und angepasst, sodass dort ein Höhenunterschied von ca. 1 cm entsteht. Eine Absenkung auf 0 cm ist hier nicht möglich, da an dieser Stelle eine wasserführende Kante für das abfließende Oberflächenwasser benötigt wird.

3.2.5 Baugrund

Für die Straßenbauarbeiten in der Alleenstraße wurde im Vorfeld der Baugrund untersucht.

Es wird davon ausgegangen, dass auf dem vorhandenen Baugrund ein Verformungsmodul (Ev2) zwischen 20 und 30 MN/m² angetroffen werden kann. Gemäß Baugrunduntersuchung wird damit im Fahrbahnbereich eine ca. 20 cm starke Bodenverbesserung (Erhöhung der ungebundenen Tragschichten) notwendig.

Im Bereich gegenüber der Plochinger Straße ist mit stärker belastetem Aushub zu rechnen. Dieser muss ggf. als gefährlicher Abfall entsorgt werden.

Der Bericht der geotechnischen Untersuchungen beinhaltet sowohl Angaben zu PAK-Gehalten als auch zu Untergrundeigenschaften.

3.2.6 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt künftig weiterhin über standardisierte Straßenabläufe mit Pultaufbauten (500x500). Der Abstand zwischen den Straßenabläufen wird künftig etwas (dem Stand der Technik entsprechenden Abstand) verdichtet, auch wenn die abflusswirksame angeschlossene Oberfläche nicht vergrößert wird.

In Bereichen mit geringer Längsneigung von ca.-Station 16+85,00 bis ca.-Station 16+130,00 muss zur Erhöhung des Abflusses am Randstein eine einreihige Pflasterzeile als Bordrinne hergestellt werden.

Teilweise können für die Straßenabläufe bisherige Anschlüsse an den Hauptkanal genutzt werden. Für die zusätzlichen Abläufe müssen weitere Anschlüsse am Hauptkanal hergestellt werden. Die Anschlussleitungen müssen bei Bedarf bis an den Hauptkanal erneuert werden.

3.2.7 Straßenausstattung

Zur Querung der Alleenstraße Nord können die Fußgänger künftig drei markierte Fußgängerüberwege nutzen. Diese werden entsprechend des aktuellen Regelwerkes besonders beschildert.

Die Leuchtkörper der Straßenbeleuchtung werden ausgetauscht (LED), sodass im Umbaubereich ein Lichtniveau M2 (sehr hell) erreicht wird. Bei Erreichen dieses Lichtniveaus müssen die Fußgängerüberwege nicht zusätzlich beleuchtet werden. Ein Beleuchtungsmast am Geb. Marktstraße 2 wird getauscht, sodass dieser näher an das Gebäude gerückt werden kann. Weitere bauliche oder technische Maßnahmen an der Straßenbeleuchtung sind nicht notwendig.

Die weitere verkehrsregelnde Beschilderung wird in der weiteren Planung ausgearbeitet.

Die Markierung auf der Alleenstraße wird den künftigen Verkehrsbeziehungen angepasst. Von Westen kommend, wird die Mittelmarkierung über den Knotenpunkt mit der Plochinger Straße fortgeführt. Diese endet dann unmittelbar am mittleren Fußgängerüberweg. Am Knotenpunkt Plochinger Straße wird ebenso die Markierung für die Radfahrer angepasst. Ein Aufstellbereich für Linksabbieger von Westen kommend, entfällt künftig.

Im weiteren Verlauf der Alleenstraße Nord Richtung Osten soll auf die Mittelmarkierung künftig verzichtet werden, ebenso auf Fahrtrichtungspfeile.

Die im Bestand vorhandenen Lichtsignalanlagen für Fußgänger entfallen.

Die künftigen Fußgängerüberwege werden im Gehwegbereich mit Blindenleitsystemen ausgestattet. Die Bordhöhe an diesen Querungsstellen wird nicht differenziert, sondern einheitlich auf 3 cm festgelegt.

Um die durch den Umbau freiwerdenden ehemaligen Verkehrsflächen der nördlichen Fahrbahn abzugrenzen, werden die Ein- und Ausfahrbereiche zunächst provisorisch mit Leitelementen und Bodenschwellen aus Kunststoff versehen.

3.2.8 Straßenbegleitgrün

Für die Änderung der Nutzungen im gesamten Plangebiet ist die Fällung von bestehenden Straßenbäumen, insbesondere im westlichen Bereich, erforderlich, um zunächst die erforderlichen Verkehrsflächen herstellen zu können. Im möglichen späteren Endausbau entstünden wiederum neue Pflanzquartiere.

Die bestehenden Straßenbäume auf der Südseite sollen weitestgehend geschont werden. Zur Stressvermeidung für die bestehenden Straßenbäume soll in den entsprechenden Wurzelbereichen der Aushub vorsichtig ausgeführt und auf ein Minimum begrenzt werden.

4 LEITUNGEN

4.1 Telekommunikation

Im Planungsbereich befinden sich vor Allem im südlichen Gehwegbereich umfangreiche Telekommunikationsleitungen. Diese sollen nicht umgebaut werden.

Der künftige Fahrbahnrand verläuft durch drei bestehende Kabelschächte. Um den Randsteinverlauf gewährleisten zu können, müssen Arbeiten an diesen Schächten vorgenommen werden. Dazu wurde im Vorfeld der Planungsmaßnahme der künftige Randsteinverlauf in der Örtlichkeit abgesteckt und gemeinsam mit dem Telekommunikationsanbieter geprüft, welche baulichen Maßnahmen an den Schachtanlagen möglich sind.

Nach Prüfung kann der Schacht 284 im Bereich der Zufahrt zur Martinskirche abgebrochen werden. Leitungsanlagen / Kabelleerrohre werden nach Abbruch des Schachtes durchverbunden.

An den Kabelschächten Nr. 369 und 370 werden die Deckenplatten entsprechend umgebaut, sodass die Randsteinführung des künftigen Fahrbahnrandes ermöglicht wird.

Die Kosten für diese Schachtumbauten werden vom Telekommunikationsanbieter getragen.

Im Rahmen der Maßnahme werden an den geeigneten Stellen Leerrohre für eine spätere Glasfaserinfrastruktur mitverlegt.

4.2 Wasserleitungen

Die Stadtwerke Kirchheim unter Teck beabsichtigen mittelfristig die Erneuerung und Bereinigung der Wasserleitungen im Bereich der nördlichen Alleenstraße. Derzeit erfolgt die Versorgung der Gebäude Nr. 128 und 130 über den umzubauenden Bereich der Alleenstraße. Bevor diese Versorgung jedoch stillgelegt werden kann, muss im künftigen verkehrsberuhigten Bereich eine neue Wasserversorgung hergestellt werden. Die Möglichkeit zur Erneuerung der Wasserleitungen bietet sich erst nach dem hier beschriebenen Umbau bzw. der Erweiterung der südlichen Fahrbahn und der Verlegung des Fahrzeugverkehrs auf die südliche Fahrbahn.

4.3 Kanal

Im Umbaubereich verlaufen diverse Mischwasserkanäle zur Entwässerung.

Die Bestandskanäle wurden auf ihren Zustand hin untersucht. Als Ergebnis werden im östlichen Bereich Kanalsanierungsarbeiten notwendig, die nicht Gegenstand dieser Planunterlagen sind bzw. in den Plänen lediglich mit erwähnt werden. Die Bauarbeiten zu diesen Kanalsanierungen sollen zeitgleich im Zuge der Gesamtmaßnahme mit Mitteln aus dem Ergebnishaushalt durchgeführt werden. Dies kann zu Bauzeitverlängerungen führen.

Weiterhin werden drei Entwässerungsleitungen von Hydrantenschächten erneuert bzw. verlegt und im Bereich der Zufahrt zur Marktstraße kann ein Schachtbauwerk entfallen.

Weitere Sanierungen am Kanalbestand können größtenteils grabenlos erfolgen und werden im Zuge der Umsetzung der Eigenkontrollverordnung durchgeführt.

4.4 Stromversorgung

Die Netze BW ist Betreiberin der Stromversorgungsanlagen in Kirchheim unter Teck. Die bisher vorliegenden Planungen sahen eine Neuverlegung bzw. Erneuerung der Stromversorgungsleitungen auf der Südseite der Alleenstraße im dort befindlichen Gehweg vor. Durch den schmaler werdenden Gehweg wurden diese Planungen verworfen. Die künftige und erneuerte Stromversorgung soll durch den später verkehrsberuhigten Bereich führen. Dazu ist nunmehr lediglich notwendig eine Trassenquerung über den umzubauenden Bereich der Alleenstraße zu führen. Dies kann in den vorgelegten Umbaumaßnahmen mit realisiert werden. Die Kosten dafür werden von der Netze BW getragen.

4.5 Gasversorgung

Durch das Plangebiet verlaufen ebenso Leitungen zur Gasversorgung. Die Hauptleitung verläuft durch den zu verbreiternden Südbereich. Erneuerungen bzw. Veränderungen an der Gasversorgung sind derzeit nicht bekannt bzw. nicht geplant.

4.6 Weitere Leitung

Auf Höhe des Gebäudes Nr. 130 quert ein Leerrohr die Alleenstraße. Vermutlich handelt es sich hier um eine Leitung des Landes Baden-Württemberg. Da dies eine für den Straßenbau wahrscheinlich unkritische Leitung ist, kann dieses Leerrohr im Bestand belassen werden.

5 BAUAUSFÜHRUNG

Zur Umsetzung des hier beschriebenen Bauvorhabens sind Überlegungen zufolge ca. 4 Bauphasen notwendig.

Die Gesamtdauer der Baumaßnahme beträgt ca. 10 Wochen. Es ist geplant die Baumaßnahme im Zeitraum vom März 2020 bis September 2020 ohne Unterbrechung umzusetzen. Durch gleichzeitig durchzuführende Kanalsanierungsmaßnahmen kann sich die Bauzeit verlängern.

Bauphase 1:

In dieser Bauphase wird das Baumquartier westlich Geb. Nr. 130 zurückgebaut und mit Asphalt neu hergestellt. Dazu wird eine Vollsperrung vorgesehen.

Der Radverkehr kann über den nördlichen Teil der Alleenstraße abgewickelt werden. Der Abbiegeverkehr in die und aus der Plochinger Straße wird gewährleistet.

Die Umleitungen werden mit der Verkehrsbehörde und den ÖPNV-Betreibern abgestimmt.

Die Dauer dieser Bauphase wird mit ca. 2 Wochen eingeschätzt.

Ggf. erhöht sich die Bauzeit noch durch die gleichzeitig durchzuführende Kanalsanierungsmaßnahme.

Bauphase 2:

In dieser Bauphase werden alle relevanten Arbeiten zur Verbreiterung der südlichen Fahrbahn abgewickelt.

Der Verkehr von Ost nach West kann in dieser Bauphase wieder über die ursprünglichen Verkehrsflächen geführt werden.

Der Verkehr Richtung Osten muss umgeleitet werden.

Der Radverkehr kann über den nördlichen Teil der Alleenstraße abgewickelt werden. Der Abbiegeverkehr in die und aus der Plochinger Straße wird gewährleistet. Die Umleitungen werden mit der Verkehrsbehörde und den ÖPNV-Betreibern abgestimmt.

Die Dauer dieser 2. Bauphase wird mit ca. 6 Wochen eingeschätzt. Ggf. erhöht sich die Bauzeit noch durch die gleichzeitig durchzuführende Kanalsanierungsmaßnahme.

Bauphase 3:

Hier wird der restliche Fahrbahnrand im Osten des Baufeldes an den Bestand angepasst, ebenso die Gehwegflächen.

In dieser Bauphase muss mit einer Engstelle gearbeitet werden.

Für querende Fußgänger können in dieser Bauphase entweder provisorische Fußgängerüberwege eingerichtet werden oder es können die schon neu erstellten Fußgängerüberwege genutzt werden.

Die Dauer dieser 3. Bauphase wird mit ca. 1 Woche eingeschätzt.

Bauphase 4:

In der 4. und letzten Bauphase werden sämtliche Restarbeiten erledigt sowie die provisorischen Leitelemente aufgebracht. Ebenso wird in dieser Phase der Deckbelag entlang des Randsteins im Bereich Herdfeldstraße erneuert und angepasst. Der Straßenverkehr kann die neuen Verkehrsflächen bereits vollständig nutzen, mit punktuellen Einschränkungen.

Die Dauer dieser 4. Bauphase wird mit ca. 1 Woche eingeschätzt.

6 BAUKOSTEN

Die Herstellungskosten der Baumaßnahme belaufen sich auf ca. 325.000 € brutto incl. Baunebenkosten und sind in der Kostenberechnung der Anlage 5 enthalten.

Gegenüber der bisherigen Kostenschätzung in Höhe von ca. 250.000 € der Vorentwurfsplanung aus dem Jahr 2018 (SiVo TA-UA/2018/017; 13.06.2018) ergibt sich eine Kostensteigerung um 75.000 €. Gründe für die Kostensteigerungen sind der aktuell starke Anstieg der Baukosten aufgrund eines steigenden Bauvolumens und der fehlenden Kapazitäten im Baugewerbe sowie die Einarbeitung der Erkenntnisse aus den in der Entwurfsplanung durchgeführten Untersuchungen wie Baugrund, Altlasten und der Vermessung.

Die Kosten für den Umbau der Telekom-Schächte werden vom Telekommunikationsanbieter selbst getragen.

Die Kosten für die Querung der Alleenstraße mit neuen Leerrohren müssen von der Netze BW übernommen werden.

Kostenträger für den Umbau des Straßenbereiches ist die Stadt Kirchheim unter Teck.

Die benötigten Mittel stehen nach Genehmigung des Haushaltplanes 2020/2021 zur Verfügung.